MIESIĘCZNY DODATEK „NA TROPIE“

Rok I. 10. września 1934 r. Nr. 4

ŻEGLARZ

Numer 4

Oficjalny Organ Kierownictwa Drużyn Żeglarskich

PRACA HARCERSTWA NA ODCINKU MORSKIM

Przemówienie Przewodniczącego Z. H. P. D-ra Michała Grażyńskiego w dniu 29. VII. 1934 r. na poświęceniu jachtu i łodzi harc. w Jastarni.

Był czas, kiedy Polska opierała się o dwa morza. Był czas, kiedy szeroko siedzieliśmy nad Bałtykiem. Nie zrośliśmy się jednak w przeszłości z morskim żywiołem. Nie umieliśmy należycie wyzyskać posiadanego wybrzeża. Nie nastawiliśmy swojej polityki na zagadnienia morskie. Ujście rzeki Wisły zostawiliśmy w rękach obcego żywiołu. Nie mieliśmy własnej floty handlowej, ani dostatecznie silnej floty wojennej. Nie wzięliśmy udziału we wyścigu kolonjalnym. Nie stworzyliśmy typu awanturnika morskiego. I to kiedyś się na nas zemściło. — Dzisiaj siedzimy na drobnym skrawku polskiego wybrzeża. Chociaż jednak możliwości są mniejsze, trzeba je wyzyskać do ostatecznych granic. Nie można popełniać dawnych błędów. Jest rzeczą niewątpliwą, że mocne posiadanie polskiego Pomorza, to najważniejsza gwarancja politycznej i gospodarczej niepodległości Polski. Należy stwierdzić, że zrozumienie tego faktu przejawia się dziś nie tylko w uczuciowem nastawieniu całego polskiego społeczeństwa, ale także w dobrze pomyślanym programowym wysiłku Państwa Polskiego. Rozbudowa Gdyni, podjęta akcja stworzenia polskiej floty handlowej i wojennej, próby zorganizowania handlu morskiego, świadczą o tem, iż zagadnienie morskie wysunęło się na czoło całej polityki państwowej.

Związek Harcerstwa Polskiego odbywa dzisiaj uroczystość poświęcenia łodzi drużyn męskich i jachtu drużyn żeńskich. Jest to tylko zewnętrzny wyraz tej wielkiej pracy, jaką na odcinku żeglarskim prowadzi nasza organizacja. Harcerstwo ma to do siebie, że nie żyje abstrakcyjnie tylko ideami, ale próbuje całość swej pracy dostosować do aktualnie istniejących i odczuwanych potrzeb społeczeństwa i Państwa. My w naszej działalności wychowawczej i wykształceniowej chcemy zbratać młodzież naszą z żywiołem rzecznym i morskim, wyzyskać młode pragnienie przygód, dalekich wędrówek, a rozbudzony zapał wyposażyć w prawdziwą umiejętność żeglugi. Rezultaty uzyskane przez nas w tym zakresie są bardzo duże. Z naszego ruchu wyszedł śmiały żeglarz, awanturnik, Wagner, który na małym, 9-metrowym jachcie „Zjawie“ w rocznej wędrówce przebył przestrzeń od Gdyni poprzez Dakar na wybrzeżu afrykańskiem do Ameryki, a teraz przygotowuje się na nową wyprawę.

W programie naszym leży rozbudzenie zamiłowania do żeglugi, pokierowanie młodzieżą w ten sposób, by nauczyła się sztuki żeglowania, a przez to zespolenie ich niejako organicznie z temi zagadnieniami, które łączą się z naszą polityką morską. Pracę prowadzimy w drużynach żeńskich i męskich, a młodzież, zrzeszona w naszych szeregach żeglarskich, idzie już nie w setki, a tysiące.

Poświęcając dzisiaj nasz sprzęt żeglarski, wyrażam życzenie, ażeby służył dobrze naszej wielkiej idei i pracy dla Państwa i Narodu na odcinku morskim. Niech w szeregach młodzieży harcerskiej pragnienie przygód, polot i brawura złączą się z hartem woli i prawdziwą umiejętnością. Niech z naszych szeregów wychodzą szermierze idei morskiej i kolonjalnej, doskonali żeglarze, badacze dalekich lądów i mórz, oraz poszukiwacze wspaniałych przygód.

Joseph Conrad o sztuce żeglowania.



W ostatnich numerach „Pionu“, tygodnika literacko - społecznego, znajdują się nadzwyczaj interesujące, poparte licznemi przykładami uwagi o żeglarstwie pióra Josepha Conrada (Józefa Korzeniowskiego). Noszą one tytuł „Zwierciadło morza“. Z uwagi na bardzo głębokie ujęcie stosunku człowieka do morza i odwrotnie nasi młodzi żeglarze winniby koniecznie zapoznać się z cyklem tych opowiadań. Dla zachęty przytaczamy następujące wyjątki:

„...Żeglarstwo i wyścigi na jachtach wyszkoliły szereg kapitanów i żeglarzy jachtowych, ludzi urodzonych i wychowanych na morzu, zajmujących się w zimie rybołóstwem a w lecie jachtingiem; ludzi, dla których posługiwanie się tym typem osprzętu nie ma tajemnic. Walka ich o zwycięstwo podniosła żeglarstwo dla rozgrywki do godności sztuki w tem specjalnem znaczeniu...“

„...Aby współżyć w zgodnej spółce z okrętem, trzeba poznać nie to, czego on dokonać nie może; trzeba raczej posiąść dokładną wiedzę o tem, na co się okręt zdobędzie, jeśli przez życzliwą podnietę wezwiemy go do popisania się wszystkiem na co go stać. Na pierwszy rzut oka niema wielkiej różnicy między temi dwoma sposobami podejścia do trudnego zagadnienia możliwości. A jednak jest wielka w istocie. Polega na duchu, w którym przystępujemy do zagadnienia. W gruncie rzeczy sztuka władania okrętami jest może piękniejsza niż sztuka władania ludźmi.

I, jak wszystkie sztuki piękne, musi być oparta na zasadniczej, trwałej szczerości, która — niby prawo natury — rządzi ogromem przeróżnych zjawisk. Wysiłki nasze muszą być pełne porstoty. Inaczej się mówi do węglarza, inaczej zaś do profesora. Ale czyżby to była dwulicowość? Twierdzę że nie. Prawda polega na szczerości uczuć, na istotnem uznaniu tych obu ludzi — tak podobnych do siebie i tak różnych — za partnerów w grze życia. Oczywiście blagier, myślący tylko o dopięciu swego marnego celu, próbuje szczęścia, posługując się fortelami. Ludzi — czy to będą profesorowie czy węglarze — oszukać jest łatwo; przedstawiają nawet materjał niezwykle podatny do nabierania i wykazują coś w rodzaju ciekawej, niepojętej skłonności do tego, aby się dać prowadzić za nos z otwartemi oczami. Lecz statek jest istotą, którą stworzyliśmy jakby umyślnie poto, żeby nas utrzymał na poziomie. Statek nie zniesie, aby nim władał zwykły blagier...“

A oto jeden z przykładów na potwierdzenie tego zdania:

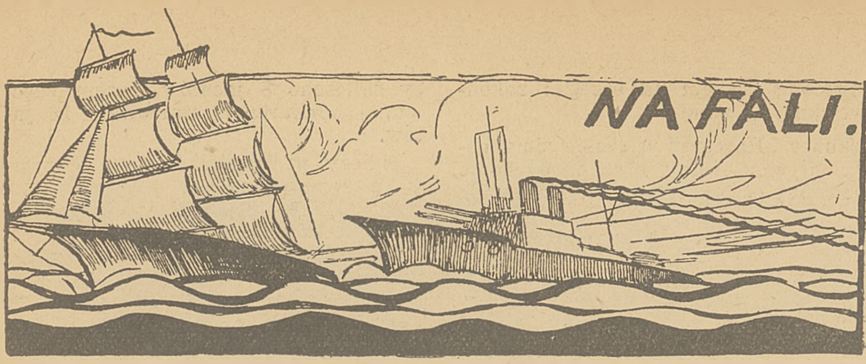
„...Znałem także i kapitanów, których sztuka polegała właśnie na tem, że unikali wszystkiego co groziło niebezpieczeństwem. Nie potrzebuję mówić, iż nie osiągnęli nic wielkiego w swym zawodzie; ale nie zasługują przez to na wzgardę. Byli skromni, zdawali sobie sprawę ze swych możliwości. Mistrze owych marynarzy nie przekazali świętego ognia ich zimnym, zręcznym rękom. Pamiętam szczególniej jednego z nich: spoczął teraz już zdala od morza, które za sprawą swego temperamentu uczynił zapewne terenem spokojnej pracy. Raz jeden pokusił się o śmiały manewr, wczesnym rankiem, przy spokojnej bryzie, wchodząc na redę zatłoczoną statkami. Ale nie był szczery w tym popisie, który mógł się wznieść do wyżyn sztuki. Myślał o samym sobie; pożądał tandetnej chwały płynącej z efektownego czynu.

Okrążaliśmy właśnie ciemny, zalesiony przylądek skąpany w chłodnem powietrzu i słońcu, gdy się nam ukazał tłum okrętów zakotwiczonych może o pół mili przed nami; kapitan wezwał mię na rufę ze stanowiska na przodzie i rzekł, obracając lornetkę w brunatnych rękach: „Widzi pan ten wielki, ciężki statek o białych kolumnach masztów? Staniemy pomiędzy nim a brzegiem. Niechże pan dopilnuje, aby ludzie skoczyli żwawo na pierwszy rozkaz.“

Odpowiedziałem: „Tak jest, panie kapitanie“, i myślałem doprawdy, że to będzie coś pięknego. Pomknęliśmy poprzez flotę we wspaniałym stylu. Musiało tam być wiele ust otwartych ze zdumienia i wpatrzonych w nas oczu na tych statkach — holenderskich, angielskich, oraz kilku amerykańskich i paru niemieckich — które wywiesiły flagi o ósmej, jakby chcąc uczcić nasze przybycie. Byłby to piękny manewr, gdyby się był udał, ale nic z tego nie wyszło. Ów skromny artysta o skromnych zaletach w przypływie egotyzmu sprzeniewierzył się swemu usposobieniu. Nie była to sztuka dla sztuki, tylko dla osobistych celów dowódcy, i ponura przegrana stała się karą, którą kapitan zapłacił za ten największy z grzechów. Mogło się skończyć jeszcze gorzej, ale tak się złożyło, że nie wpędziliśmy statku na brzeg, ani nie wybiliśmy porządnej dziury w wielkim okręcie, którego kolumny masztów były pomalowane na biało. Dziwna rzecz, iż łańcuchy od naszych obu kotwic się nie urwały, bo można sobie wyobrazić, że nie zwlekałem po rozkazie: „Rzuć!“, który drżące wargi kapitana wypowiedziały zupełnie nieznanym mi głosem. Rzuciłem obie kotwice z szybkością, która do dziś zdumiewa mnie we wspomnieniu. Na żadnym przeciętnym handlowym statku nie rzucono kotwic z szybkością tak fantastyczną. I obie chwyciły. Byłbym ucałował z wdzięczności ich szorstkie, zimne żelazne łapy, gdyby się nie zaryły w lepki muł pod dziesięciu sążniami wody. W rezultacie zatrzymaliśmy się, mając bukszpryt holenderskiego brygu w naszym bezań-żaglu — i na tem koniec. Upiekło się nam. Ale w sztuce liczyć na szczęście nie można. Po jakimś czasie szyper mruknął do mnie z nieśmiałością: „Jakoś nie chciał w porę pójść na wiatr. Co mu się stało?“ A ja nic nie odrzekłem.

Lecz odpowiedź była jasna. Okręt przeniknął chwilową słabość swego człowieka. Ze wszystkich żywych stworzeń na lądzie i na morzu tylko okrętów nie można nabrać na fałszywe pozory, tylko okręty nie zniosą partactwa ze strony swoich dowódców...“





Własny szkuner i własny ośrodek morski.

Dzięki energji dha Bublewskiego i jego współpracowników, dzięki poparciu, jakiego udzielił ich wysiłkom druh Przewodniczący, Związek H. P. zakupił szkuner i dziewięć „czajek“, oraz ślizgowiec (płaskodenną łódź motorową o wielkiej szybkości). W Jastarni zaś stanął barak, dający w lecie pomieszczenie uczestnikom kursów morskich, w zimie naszemu taborowi.

Trzeba zobaczyć naszą flotę na własne oczy, żeby zrozumieć jej wartość i znaczenie.

Zakupiony przez harcerzy trzymasztowy szkuner był poprzednio transportowcem i może pomieścić sto z górą osób załogi i 30 wagonów towarów. Oprócz żagli posiada zapasowy motor.

Ponieważ ma być yachtem sportowym i jako taki nie może wozić towarów (a żaden okręt nie może pływać bez obciążenia), przeto na jego dnie spocznie 10 wagonów (!) żelaza, jako konieczny balast.



Przed żeglarzami naszymi staną wkrótce otworem morza całego świata.

Narazie przygotowują się do tych możliwości. Pod komendą dh. Bublewskiego odbywają się w Jastarni wspomniane kursy morskie, przez które przejdzie ok. 300 harcerzy.

Naukę żeglarstwa pobierają uczestnicy kursów na „czajkach“, na których wypływają na zatokę. Na wyprawy zaś pełno-morskie (do Kopenhagi, na Bornholm, do Szwecji) używają jeszcze sprzętu ośrodka P. U. W. F. i P. W. (yachty „Junak“, „Temida“ i t. p.). Oczywistem jest, że w przyszłym roku Z. H. P. będzie musiał zakupić pełnomorski yacht dla podróży po Bałtyku dla małych grup.

29 lipca odbyło się uroczyste poświęcenie ośrodka, który w przyszłości zostanie przeniesiony do Gdyni i sprzętu. Obecny był na uroczystości dh. Przewodniczący, gen. Dreszer, prezes Ligi Morskiej i Kol., gen. Zaruski, wielu przedstawicieli władz, gości i instruktorów harcerskich.

Cóż ma więc za sobą Gł. Kwatera Harcerzy w zakresie żeglarstwa morskiego? Odpowiedź na to pytanie: ośm kursów morskich, z których wyszło paruset żeglarzy, własny barak dla dwustu zgórą kursistów, sprzęt do nauki żeglarstwa i szkuner do wypraw na dalekie morza i oceany dla setki zgórą załogi. Co trzeba zrobić: 1) kupić yacht dla wypraw mniejszych, 2) zagospodarować się na przyznanym skrawku wybrzeża w Gdyni, 3) urządzić własny ośrodek morski nad M. Czarnem lub Adrjatyckiem, by szkolić żeglarzy również w czasie feryj zimowych, 4) przygotować załogę szkunera i zorganizować pierwszą wyprawę oceaniczną.

Oto zarys planu!

A sentencja ogólna: morze kształci silnych ludzi — państwu naszemu takich ludzi potrzeba i trzeba też naród nasz nie tylko wiązać węzłem uczuciowym z morzem — lecz zaprawiać go do służby na dalekich wodach.

Harcerstwo myśl tę dobrze wciela w czyn. M. W.

Wyprawa do Sztokholmu.

W dniu 23 ub. m. wyruszył z Gdyni yacht Ośrodka Morskiego „Temida I“ z załogą harcerzy, celem odbycia podróży szkolnej po Bałtyku, oraz zwiedzenia Sztokholmu i złożenia oficjalnej wizyty skautom morskim w Szwecji. Wyprawą kieruje gen. Zaruski, a w skład jej wchodzi dwóch skautów węgierskich, będących w Harcerskim Ośrodku Morskim w Jastarni na przeszkoleniu.

Trasa wyprawy biegła przez nieuczęszczany przez statki handlowe szlak morski od Gdyni do wyspy Gotland, a stąd do Grönskärn, jednej ze skalistych i nagich wysepek, któremi usiane jest pobrzeże Szwecji. Pomyślna pogoda sprzyjała wyprawie tak, iż po trzech dniach yacht dotarł do Sztokholmu. Tu załoga yachtu złożyła wizytę w Poselstwie R. P., w Yacht-Klubie królewskim, oraz wiceprzewodniczącemu skautów szwedzkich, Lieberathowi.

Nasza wyprawa wzbudziła w Sztokholmie ogólne zainteresowanie. Ukazały się o niej wzmianki w dwóch najpoczytniejszych dziennikach Szwecji. Ze Sztokholmu wyprawa wyruszyła w dalszą drogą ku Rydze.

Wyprawa morska do Konstantynopola.

IV H. D. z Krakowa, na łodziach własnej konstrukcji, wyruszyła w podróż z początkiem sierpnia z portu w Constanzy. Wycieczka miała zatrzymać się na kilka dni w Warnie i po porozumieniu się i przy pomocy ministra Polski p. Tarnowskiego, urządzić dla publiczności ognisko z odczytem o Polsce. Uczestnicy wyprawy czują się dobrze.

Do Chin.

Znany z swych dalekich wypraw dh Korabiewicz, wyprawił się tego lata kajakiem do Chin. Na zimę dotrze do Bagdadu.



Hr. Teleky wśród harcerzy wodnych.

Naczelny Skaut Węgier, hr. Teleky, podczas swego pobytu na Śląsku zwiedził przystań wodną w Niwce, wybudowaną przez harcerzy. Był on pełen uznania dla ich pracy.

Yacht harcerek.

Pierwszy morski yacht żeński w Polsce należy oczywiście do harcerek. Jestto pełnomorski yacht dwumasztowy (75 m^2 żagla), 12 metrów długi, posiadający kabinę z siedmioma miejscami sypialnemi. W dniu 29 lipca odbyła się w Jastarni uroczystość chrztu, na której nadano yachtowi imię „Grażyna“. Rodzicami chrzestnymi byli: p. ministrowa Beckowa, oraz Druh Przewodniczący, dr. M. Grażyński. Kapitanem yachtu jest druhna Wolffowa, pierwszy kapitan-kobieta w Polsce. Na „Grażynie“ odbywa się obecnie intensywne szkolenie naszych harcerek-żeglarek. (M.)



Przed ośrodkiem harcerskim w Jastarni.

Kronika.

Zakończenie 7 Kursu Morskiego.

Dnia 10 września odbędzie się zakończenie 7 Kursu Morskiego, organizowanego przez Główną Kwaterę. Uczestnicy tego kursu po ogólnem przeszkoleniu, przewidzianem w programie, odbyli szereg zespołowych wyjazdów na 10-ciu jachtach przybrzeżnych — odwiedzając porty: Hel, Puck, Gdynię. W dniu 9 września cała flotyla „czajek" brała udział w święcie Hufca Gdańskiego.

Na siódmym kursie oprócz harcerzy ćwiczy 6 nauczycieli, przydzielonych w celach wyszkoleniowych przez Kuratorja, oraz 4 strzelców.

Węgrzy na Kursie Morskim.

Do Ośrodka w Jastarni przybyło 3 skautów węgierskich, dwóch z nich pływa obecnie na Temidzie I.

Podróże harcerzy po Bałtyku.

Wszyscy uczestnicy 6 Kursu Morskiego odbyli pływania morskie na jachtach „Temida I", „Temida II" i „Junak" po Bałtyku, zawijając do szeregu portów szwedzkich. Kresem pływania była Kopenhaga.

„Korsarz" na morzu.

Harcerze z gdańskiej drużyny morskiej oraz przydzieleni z 5 kursu morskiego, pływali przez 4 miesiące na jachcie Morskigo Klubu Polskiego w Gdańsku „Korsarz". Korsarz odwiedził Sztokholm, kilka mniejszych szwdzkich i duńskich portów, Kopenhagę, a następnie zawinął do Gdańska.

Budowa Ośrodka Morskiego w Gdyni.

Urząd Morski przydzielił Harcerstwu w porcie gdyńskim (Basen Reprezentacyjny) 25 m. b. nabrzeża. Na nabrzeżu powyższem buduje się obecnie hangar dla Harcerskiego Ośrodka Morskiego, który wykończony będzie w dniu 17-go września. Robotami budowlanemi kieruje harcerz gdyński Tadeusz Ostapowicz.

Likwidacja Ośrodka w Jastarni.

Dnia 10 września został zlikwidowany Ośrodek w Jastarni. Cały tabor Ośrodka został przetransportowany do Gdyni. Czajki, łódź ratownicza żaglowo-motorowa, jacht chorągwi pomorskiej „Carmen", oraz jacht szkolny harcerek „Grażyna" będą w najbliższym czasie podniesione kranem na brzeg i zakonserwowane na zimę.

Szkuner „Harcerz" w czasie zimy będzie odremontowany, oraz odpowiednio przerobiony do potrzeb wyszkoleniowych.

Zwycięstwo Czajek w regatach.

W regatach organizowanych przez Oddział Morski Jacht Klubu Polski w Gdyni brały poraz pierwszy udział „Czajki". Oprócz Czajek, do tejże klasy zaliczono 8 jachtów, razem więc w jednej konkurencji startowało 18 jachtów.

Należy podkreślić fakt, iż wszystkie 10 pierwszych miejsc przypadły Czajkom, które bezapelacyjnie górowały nad przeciwnikami. Pomimo dużej fali i szkwalistej pogody, Czajki trzymały się na morzu doskonale, zdając tem egzamin wytrzymałości. Sternicy harcerscy wykazali pełne wyrobienie i opanowanie jachtów.



Marząc o morzu, widzimy się właśnie na takim statku, który pod pełnemi żaglami sunie cicho i majestatycznie przez niezmierzone przestrzenie wód...

ŻEGLARZ miesięczny dodatek „NA TROPIE" Adres Redakcji: Kierownictwo Harcerskich Drużyn Żeglarskich, Warszawa, ul. Myśliwiecka 3/5. Adres Administracji: „Na Tropie", Katowice, ulica Szafranka, Konto P. K. O. Nr. 305 330. — Prenumerata roczna łącznie z „Na Tropie" — 5 zł, dopłata do prenum. „Na Tropie" — 1 zł.